

intérêts américains se sont opposés au projet. C'est uniquement lorsque le gouvernement du très honorable M. St-Laurent menaçait de procéder seul et de faire assumer au Canada la totalité des frais de construction de cette grande voie d'eau intérieure, que le président Eisenhower consentit à participer à l'entreprise, et les États-Unis et le Canada se mirent alors à l'œuvre. Les travaux étant presque terminés, et l'institution de péages ayant été proposée, on fit instance de toutes les régions du Canada pour que continue la politique des voies d'eau exemptes de péages. Le gouvernement de la Saskatchewan a présenté en 1958, au gouvernement qui dirigeait l'actuel chef de l'opposition (M. Diefenbaker), un mémoire dont j'ai un exemplaire à la main. A mon avis, voici un paragraphe qui résume la situation:

Il a toujours été manifeste que le développement économique du Canada s'effectuerait uniquement dans la mesure où des dispositions seraient prises pour créer des facilités de transport convenables. Depuis plus d'un siècle, les hommes d'État canadiens ont compris qu'à cause de distances considérables et d'une population peu dense dans le Dominion, il faudrait puiser dans les coffres de l'État pour améliorer les transports essentiels, soit directement, par des entreprises d'État non rentables, soit par des subventions à l'entreprise privée. Il en a toujours été ainsi dans l'amélioration de toutes les facilités de transport: routes, chemins de fer, cours d'eau.

Je m'arrêterai pour signaler que cette déclaration peut s'étayer assez facilement. Les contribuables du Canada ont subventionné tous les modes de transport. Par exemple, le National-Canadien, chemin de fer de propriété publique, a été subventionné par les contribuables pour assurer le transport aux habitants des régions éloignées du pays; de fortes subventions et des concessions de terrains ont été attribuées au Pacifique-Canadien; le transport aérien a été subventionné au moyen de millions de dollars, émanant des contribuables, qui ont servi à construire des terminus, des aéroports et des pistes; le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux ont consacré de fortes sommes d'argent à la construction des routes destinées aux véhicules motorisés ou automobiles.

Personne ne s'opposera à une politique qui admet que les particularités géographiques constituent le plus grand problème du Canada. Pour expédier nos denrées vers le marché à des prix concurrentiels et assurer nous-mêmes une bonne partie de nos expéditions, au lieu de les acheminer par les ports américains, il est impératif de subventionner une grande partie de nos moyens de transport. Si nous le faisons, ce devrait être une question de politique nationale, et non pas une série de tentatives sporadiques plus ou moins réussies.

[M. Douglas.]

Le mémoire dont je viens de parler, qui a été soumis en 1958 par la Saskatchewan au premier ministre et au cabinet, contient la conclusion suivante:

Le gouvernement de la Saskatchewan examine toute la question des droits de péage à la lumière de ces faits, ayant constamment à l'esprit les circonstances qui seront toujours primordiales en ce qui concerne le bien-être de la province. Parmi les plus importantes, et les plus persistantes, mentionnons la dépendance constante et inéluctable de la Saskatchewan par rapport aux marchés d'outremer en ce qui regarde son blé, la forte concurrence qui caractérise ces marchés, l'éloignement des producteurs canadiens des centres de consommation et le désavantage qui en découle sous forme de frais élevés d'expédition. L'économie que la voie maritime peut permettre de réaliser au poste des frais d'expédition, est encore incertaine, discutable et théorique.

D'un autre côté, les droits de péage augmenteraient d'autant les coûts d'expédition par rapport au niveau de coûts qui existerait autrement. Le fardeau financier qui en résulterait pour le cultivateur des Prairies est une chose certaine, immédiate et réelle.

Je déplore, évidemment, qu'on n'ait pas accédé à la demande que nous avons formulée en 1958, de supprimer les droits de péage sur la voie maritime du Saint-Laurent, et que l'entente conclue avec les États-Unis exige la perception de ces droits, parce que les mêmes capitalistes américains puissants qui, pendant des décennies, se sont opposés à la construction de la voie maritime du Saint-Laurent, se sont alors repliés sur une deuxième ligne de défense et ont réclamé l'imposition de droits qui permettraient d'acquitter non seulement les frais d'opération et d'entretien de la voie maritime, mais aussi l'amortissement de la dette dans le laps de temps le plus court qui se soit vu dans le cas d'une entreprise de ce genre.

En dépit des taux de péage, les agriculteurs de l'Ouest du Canada ont bénéficié de la construction de la voie maritime du Saint-Laurent. Avant l'ouverture de la voie maritime le coût pour le transport d'une tonne de céréales de la tête des Lacs jusqu'au port de mer coûtait \$5.33 la tonne ou 16c. le boisseau. A l'ouverture de la voie maritime, même avec les taux de péage, le coût a été réduit à \$4.43 la tonne, une économie de 90c., et le coût du boisseau a été ramené à 13c., une économie de 3c. le boisseau. Cela avait une grande importance pour les agriculteurs de l'Ouest du Canada et plus particulièrement pour cette région du Canada où leurs céréales étaient envoyées vers l'Est plutôt que vers la côte du Pacifique.

● (7.20 p.m.)

Si la proposition de l'administration de la voie maritime visant à augmenter les taux de 10 p. 100 est adoptée, cela voudra alors dire, comme M. Charles Gibbings, président